

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

• EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 25]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 3, 2004/माघ 14, 1925

No. 25]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 3, 2004/MAGHA 14, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

सुम्बर्ह, 28 जनवरी, 2004

सं. टीएएमपी/74/2003-जे एन पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 की 38) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी के लिए एनएसआईसीटी की रेल साइड आईसीडी सुविधाओं पर प्रहस्तित कन्टेनरों हेतु जेएनपीटी द्वारा देनदारियों के भुगतान के संबंध में न्हावा शेवा अन्तर्राष्ट्रीय कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) द्वारा संदर्भित मामले को संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

अनुसूची

सं. टीएएमपी/74/2003-जे एन पी टी

न्हावा शेवा अन्तर्राष्ट्रीय कन्टेनर टर्मिनल प्राइ. लिमि. (एनएसआईसीटी)

आवेदक

आदेश

(जनवरी 2004 के 20वें दिन पारित)

यह प्रकरण एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी के लिए एनएसआईसीटी की रेल साइड आईसीडी सुविधाओं पर प्रहस्तित कन्टेनरों हेतु जेएनपीटी द्वारा देनदारियों के भुगतान के संबंध में न्हावा शेवा अन्तर्राष्ट्रीय कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) द्वारा किए गए संदर्भ से संबंधित है।

2. एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं :

- (i) टीएएमपी ने अपने 7 नवम्बर, 2000 के आदेश द्वारा एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में लगभग 16% वृद्धि का संशोधन किया था।
- (ii) हम जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क के आधार पर उसी प्रकार बिल प्रस्तुत करते हैं जिस प्रकार शिपिंग लाइनों को प्रस्तुत करते हैं।

- (iii) जेएनपीटी का प्रतिवाद है कि एनएसआईसीटी दरें, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास की ओर से एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित बॉक्सों पर लागू नहीं होतीं ।
- (iv) टीएमपी द्वारा एनएसआईसीटी के लिए अनुमोदित दरें जेएनपीटी बॉक्सों सहित हमारे सभी ग्राहकों पर लागू होती हैं ।

2.2 एनएसआईसीटी ने इस प्राधिकरण से अपनी व्याख्याओं की पुष्टि किए जाने का अनुरोध किया है ।

3. एनएसआईसीटी से प्राप्त संदर्भ की एक प्रति जेएनपीटी को उसकी प्रतिक्रिया के लिए भेजी गई थी । उस पर जेएनपीटी की प्रतिक्रिया एनएसआईसीटी को प्रति सूचना के रूप में भेजी थी । जेएनपीटी की प्रतिक्रिया और उस पर एनएसआईसीटी द्वारा की गई प्रतिक्रिया निम्नानुसार सारणीबद्ध है :

जेएनपीटी	एनएसआईसीटी
1. एनएसआईसीटी द्वारा टर्मिनल का प्रचालन अप्रैल 1999 से आरम्भ किया गया था और एनएसआईसीटी / जेएनपीटी का संयुक्त आईसीडी प्रचालन आरम्भ से ही रेलगाड़ियों से उतराई / पर लदान के संबंध में शुरू किया गया था । दोनों टर्मिनल जब कोई रेलगाड़ी लगाई जाती है, अपने रेल साइडिंग पर एक दूसरे से संबंधित आईसीडी कन्टेनरों (भीतर आने वाले तथा बाहर जाने वाले) का प्रहस्तन करते हैं ।	सहमत है ।
2. इस समय, जेएनपीटी के पास आईसीडी प्रहस्तन के लिए 6 रेल ट्रैक हैं जिनमें से 1, 2, 6 और 8 जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे हैं और रेल ट्रैक सं. 4 और 5 एनएसआईसीटी द्वारा उपयोग किए जा रहे हैं ।	सहमत है ।
3. जेएनपीटी / एनएसआईसीटी के लिए भीतर आने वाले कन्टेनर लाने वाली रेलगाड़ी उपलब्ध ट्रैकों पर लगाई जाती है । दोनों टर्मिनलों निर्यात कन्टेनर लाने वाली रेलगाड़ी जब एनएसआईसीटी पर लगाई जाती है तब वे निर्यात कन्टेनर एनएसआईसीटी द्वारा लगाए गए आरएमजीसी द्वारा रैकों से उतारे जाते हैं और उपस्करों द्वारा उतारे गए कन्टेनर, अलग-अलग टर्मिनलों से संबंधित कन्टेनरों को उन तक ले जाने के लिए एनएसआईसीटी / जेएनपीटी द्वारा लगाए गए ट्रैक्टर ट्रेलरों पर रखे जाते हैं । इस प्रकार से रेलगाड़ियों पर लदान के लिए, अलग-अलग टर्मिनलों द्वारा, उनके अपने ट्रैक्टर ट्रेलरों का उपयोग करते हुए, प्रदत्त कन्टेनर-रेल हेड / रेल ट्रैक तक पहुँचाए जाते हैं जो बाद में एनएसआईसीटी के उपस्करों द्वारा रेलगाड़ियों पर लादे जाते हैं । जब कोई गाड़ी जेएनपीटी पर लगाई जाती है तो प्रक्रिया उल्टी हो जाती है । यह चलन रेल पथों और रैकों आदि के इष्टतम उपयोग के लिए अपनाया जाता है ।	सहमत है ।
4. आरएमजीसी / रीच स्टैकर्स द्वारा सम्पादित उठाने / रखने संबंधी गतिविधियों के लिए प्रभार लगाने का पत्तन प्रशुल्क में कोई विशिष्ट प्रावधान उपलब्ध नहीं है । इसलिए स्थिति पर नियंत्रण के लिए और आईसीडी कन्टेनरों की तेज आवाजाही के प्रति वचनबद्धता को सम्मान प्रदान करने के लिए, परस्पर सहमति के आधार पर 20 फीट वाले	4(i) यह ठीक है कि मिश्रित गाड़ियों को संयुक्त रूप से प्रहस्तित करना 1999 में आरम्भ हुआ था । नवम्बर 2000 से पहले एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के प्रशुल्क समान ही थे और एक दूसरे की देनदारियों के निपटान के लिए किसी परस्पर सहमति की कोई आवश्यकता नहीं थी । उक्त गतिविधि के लिए विचारित प्रशुल्क, एनएसआईसीटी प्रशुल्क के

कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट वाले कन्टेनर के लिए रु. 600/- के निर्धारित व्युत्पन्न प्रभार वाली वर्तमान व्यवस्था की गई है। यहाँ यह बताना भी प्रासंगिक होगा कि आरम्भिक अवधि को छोड़कर जेएनपीटी अपने ट्रैकों पर एनएसआईसीटी के कन्टेनर ज्यादा प्रहस्तन करता आ रहा है। प्रशुल्क में संशोधन के बाद यद्यपि, एनएसआईसीटी, दोनों टर्मिनलों / ट्रैकों पर प्रहस्तित एनएसआईसीटी कन्टेनरों के लिए 16% अधिक प्रभार लेगाता आ रहा है, किन्तु यह जेएनपीटी ट्रैकों पर प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए जेएनपीटी की ओर नहीं बढ़ाया जाता है। जेएनपीटी कन्टेनरों को, उनके ही ट्रैकों पर प्रहस्तित करने के विषय में, एनएसआईसीटी को अतिरिक्त लाभ देने का उनके द्वारा कोई अतिरिक्त सेवा प्रदान किए बिना कोई प्रश्न नहीं उठता।

लिए, जो 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- था और एनएसआईसीटी / जेएनपीटी दोनों के लिए समान था, टीएमपी अधिसूचना दि. 18 दिसम्बर 1998 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट दरों की अनुसूची की धारा 1-डी (ट्रक से यार्ड / यार्ड से ट्रक, जो कार्य रूप में रखने / उठाने की गतिविधि है) पर आधारित था। यह मुद्दा नवम्बर 2000 से केवल तभी प्रासंगिक हुआ है जब एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में 16% वृद्धि प्रदान की गई थी।

(ii) हम इस बात से सहमत नहीं हैं कि आरएमजीसी / रीचस्टरक द्वारा संपादित रखने / उठाने संबंधी गतिविधियों के लिए कोई विनिर्दिष्ट प्रशुल्क नहीं है। टीएमपी द्वारा सुनिश्चित प्रशुल्क उपस्कर-विनिर्दिष्ट नहीं है, उदाहरणार्थ, पोत से यार्ड और यार्ड से पोत तक प्रशुल्क क्वे क्रेन, मोबाइल गोदाल क्रेनों, स्ट्रैडल कैरियर आदि द्वारा भी किया जा सकता था। इन उपस्करों को प्रशुल्क में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है। हमारे द्वारा विचारित ट्रक से यार्ड तक का प्रशुल्क मूल रूप से किसी भी उपस्कर का उपयोग करते हुए रखना / उठाने संबंधी प्रभार है।

(iii) एनएसआईसीटी के लिए धारा 1-डी (ट्रक से यार्ड और यार्ड से ट्रक, जो कार्यरूप में रखना / उठाना गतिविधि है, हेतु 15 नवम्बर 2000 से प्रभावी संशोधित प्रशुल्क को 20 फीट और 40 फीट कन्टेनरों के मामले में क्रमशः रु. 400/- से रु. 464/- और रु. 600/- से रु. 696/- संशोधित किया गया है। इस प्रकार, एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित बॉक्सों के लिए 16% अधिक प्रभार की मांग टीएमपी के आदेशानुसार है।

(iv) टीएमपी ने, एनएसआईसीटी और जेएनपीटी द्वारा बॉक्सों के पोतान्तरण के संयुक्त प्रहस्तन के विषय में दिनांक 15 फरवरी 2002 की अधिसूचना के माध्यम से उस सिद्धांत को पहले ही स्वीकार कर लिया है कि समान गतिविधि के लिए एनएसआईसीटी का प्रशुल्क जेएनपीटी के प्रशुल्क से अधिक होगा। अगस्त 2001 में एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी की ओर से प्रहस्तित पोतों के लिए भी हमने जेएनपीटी को एनएसआईसीटी प्रशुल्क के अनुसार बिल दिया था और भुगतान का अभी तक इंतजार कर रहे हैं। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि हम एनएसआईसीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए जेएनपीटी से उनकी दरों पर प्रभार लगाने के लिए कभी सहमत नहीं हुए थे।

(v) चूंकि एनएसआईसीटी का प्रशुल्क सभी बातों पर विचार करने के बाद उच्चतर निर्धारित किया गया है, इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा कमाया गया अतिरिक्त प्रशुल्क उसकी ओर बढ़ाने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता। जब कभी जेएनपीटी का प्रशुल्क संशोधित किया जाएगा हम अनुमोदित दरों पर सहमत भुगतान करेंगे।

5. चूंकि 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- के ये प्रभार दोनों टर्मिनलों द्वारा हथ में ली जाने वाली समान गतिविधियों के लिए परस्पर सहमति के आधार पर निर्धारित किए गए हैं, इसलिए 16% अधिक भुगतान करने का प्रश्न बिल्कुल प्रासंगिक नहीं है। तदनुसार, एनएसआईसीटी को सूचित किया गया था कि एनएसआईसीटी के कन्टेनरों के संबंध में 16% अतिरिक्त भुगतान करने का अनुरोध जेएनपीटी को स्वीकार नहीं है।

5. हम इस बात से सहमत नहीं हैं कि मूल्य परस्पर सहमति के आधार पर तय किए गए थे। हमारे बार-बार अनुस्मारक बेजने पर भी जेएनपीटी ऐसा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर पाया है जो यह कहे कि कम दरों पर प्रभार लगाने पर दोनों पक्षों के बीच कोई अलग सहमति है।

6. चूंकि जेएनपीटी ने, सभी सरचनात्मक सुविधाएँ प्रदान करते हुए एक अलग कन्टेनर टर्मिनल स्थापित करने के लिए एनएसआईसीटी के साथ एक करार किया है, टर्मिनल प्रयोक्ता संबंध बांधे पर एनएसआईसीटी का व्यवहार सराहनीय नहीं है। इस विषय में निर्णय लेते समय इस बिंदु को भी ध्यान में रखा जाए।

6. जेएनपीटी का यह तर्क कि चूंकि जेएनपीटी लाइसेंसधारी है, उस पर एनएसआईसीटी का प्रशुल्क लागू नहीं होना चाहिए, सही नहीं है। हमारी राय में टीएमपी का प्रशुल्क पतन सहित सभी सेवा प्रयोक्ताओं पर लागू है। यह पूरी तरह से समीक्षा के अधीन है और टीएमपी से स्पष्टीकरण अपेक्षित है।

4. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 24 नवम्बर 2003 को प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की गई थीं :

न्याया शेषा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल

- (i) हम, जेएनपीटी को आईसीडी प्रहस्तन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर बिल प्रस्तुत करते हैं। हम, जेएनपीटी से प्रति ट्रक / यार्ड दर पर प्रभार लगाते हैं।
- (ii) जेएनपीटी भी टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरमान से बंधा है।
- (iii) हम जानते हैं कि टीएमपी व्यक्तिगत / अलग-अलग अम्यावेदनों पर न्याय-निर्णय नहीं करता। इसी कारण हमने स्पष्टीकरण मांगा है।
- (iv) बॉक्स एनएसआईसीटी के लिए या जेएनपीटी के लिए, यह प्रासंगिक नहीं है। मिश्रित गाड़ी में हम जेएनपीटी के बाक्सों का भी प्रहस्तन करते हैं। हमारी प्रहस्तन लागत नहीं बदलेगी। इसलिए जेएनपीटी को उन्हें वही प्रशुल्क देना चाहिए।
- (v) इस प्रचालन के लिए जेएनपीटी से प्रभार वसूलने के लिए हमारा, दर पर, जेएनपीटी से कोई परस्पर समझौता नहीं है।
- (vi) अक्टूबर 2002 तक ऊँची दरों पर प्रभार न लगाना एक लिपिकीय त्रुटि है। हमने अपना दावा जेएनपीटी के सामने रख दिया है। अक्टूबर 2002 से रु. 464/- के आधार पर हम पूरक बिल भी भेज चुके हैं।

जवाहर नेहरू पोर्ट ट्रस्ट

- (i) जेएनपीटी / एनएसआईसीटी अधिक कन्टेनरों के आधार पर बिल अवश्य प्रस्तुत करते हैं। जब एनएसआईसीटी अधिक कन्टेनरों पर बिल प्रस्तुत करता है, तो इसके अक्टूबर 2002 तक रु. 400/- प्रति टीईयू प्रभार लगाया गया था।
- (ii) हम प्रयोक्ता से हमारे दरमान के अनुसार, रु. 400/- ही लेते हैं तो हम उसी बॉक्स के लिए एनएसआईसीटी को रु. 464/- का मुगतान कैसे कर दें ?
- (iii) जेएनपीटी को ग्राहकों से वसूलने दिया जाए और इसी प्रकार एनएसआईसीटी को भी आईसीडी प्रचालन के लिए, फिर चाहे कन्टेनर टर्मिनल जाने के लिए या वहां से आने के लिए बुक किए गए हों, सीधे-सीधे वसूलने दीजिए।

5.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, जेएनपीटी से निम्नलिखित बिंदुओं पर लिखित उत्तर प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी :

- (i) इस बात की पुष्टि करें कि यार्ड से ट्रक / ट्रक से यार्ड प्रचालन के लिए दर केवल रखने / उठाने के लिए है।
- (ii) एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के आईसीडी प्रहस्तन के लिए बिलों का कालक्रम के अनुसार विवरण। इसके साथ ही इस जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा एक दूसरे के लिए प्रहस्तित कन्टेनरों की संख्या, मांगी गई इकाई दर, और एनएसआईसीटी द्वारा ऊँची दरों पर वास्तविक मांग के विषय में विवरण शामिल होना चाहिए।

5.2. उत्तर में जेएनपीटी ने निम्नलिखित विवरण प्रस्तुत किया :-

- (i) कोन्कोर जेएनपीटी में मिश्रित रैक्स लाता है। जेएनपी और एनएसआईसीटी द्वारा एक दूसरे की ओर से आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन की गतिविधि अप्रैल 1999 से अस्तित्व में है।
- (ii) एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी के आईसीडी बॉक्सों को एनएसआईसीटी की रेल लाइन सं. 4 और 5 पर प्रहस्तन करने के लिए, पहला दावा, अप्रैल 1999 से दिसम्बर 1999 तक जेएनपीटी के प्रशुल्क के आधार पर, जनवरी 2000 में किया गया था।
- (iii) सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से, एक परस्पर समझौता अमल में आया और उसके अनुसार यह निर्णय लिया गया था कि एनएसआईसीटी और जेएनपीटी, अपनी अपनी रेल लाइनों पर एक दूसरे के लिए प्रहस्तित बॉक्सों (कन्टेनरों) के लिए, 20 फीट के लिए रु. 400/- और 40 फीट के लिए रु. 600/- प्रभार लगाएंगे।
- (iv) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रशुल्क अक्टूबर 2000 तक समान ही था। टीएमपी ने नवम्बर 2000 में, एनएसआईसीटी के लिए एक अलग प्रशुल्क, जेएनपीटी के प्रशुल्क की तुलना में 16% अधिक, अधिसूचित किया था। तदनुसार, आईसीडी प्रहस्तन के लिए एनएसआईसीटी प्रशुल्क के अनुसार, रखने / उठाने की दरें, 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 464/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 696/- लगाई जाने लगीं।
- (v) एनएसआईसीटी ने, आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी द्वारा, अप्रैल 1999 से अक्टूबर 2002 तक अवधि के लिए प्रस्तुत किए गए बिलों का, बड़े हुए प्रशुल्क के समायोजन के बिना, भुगतान कर दिया। एनएसआईसीटी ने, नवम्बर 2002 से अक्टूबर 2003 तक आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए बिलों का, विभेदी प्रशुल्क की मद में राशि रोकते हुए, भुगतान कर दिया। यह एक पक्षीय समायोजन जेएनपीटी की सम्मति के बिना किया गया है। यह रोकी गई राशि 40.40 लाख रुपये है।
- (vi) एनएसआईसीटी ने इस विवाद को पहली बार अक्टूबर 2002 में उठाया था। इसने अप्रैल 2001 से सितम्बर 2002 तक की अवधि के 16% विभेदी प्रशुल्क की मद में 23.54 लाख रुपये का डेबिट-नोट भी भेजा है।
- (vii) विवाद समझौते की भावना के विरुद्ध है और मांगी गई 16% की वृद्धि जेएनपीटी को स्वीकार्य नहीं है। एनएसआईसीटी से अनुरोध किया गया है कि वह मामला समर्पित रैकों के प्रतिस्थापन के लिए कोन्कोर के पास ले जाए। एनएसआईसीटी ने कहा है कि वह जेएनपीटी से, अपने प्रशुल्क के अनुसार 16% अधिक पर प्रभार लेगा और जेएनपीटी कोन्कोर को, जेएनपीटी से संबंधित बॉक्स एनएसआईसीटी (के रैकों) पर न रखने की सलाह दे सकता है। कोन्कोर विभिन्न मंचों पर यह कह चुका है कि उसके लिए किसी एक को समर्पित गाड़ी (जेएनपीटी/एनएसआईसीटी को समर्पित) उपलब्ध कराना बहुत मुश्किल है।

- (viii) वह समझौता, जो उस समय लागू था, दोनों पक्षों की रज़ामंदी से संशोधित किया जा सकता है। 16% वृद्धि को स्थान देने के लिए अभी तक कोई संशोधित समझौता नहीं है। यह तथ्य कि एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी के बॉक्सों का प्रहस्तन जारी रखा है, इस बात की पुष्टि करता है कि उन्होंने समझौते को समाप्त नहीं किया है। यदि वे जेएनपीटी से 16% अधिक दरों पर प्रसार वसूलना भी चाहते थे तो वे इस मामले को अक्टूबर 2002 में ही मेज देते जो उन्होंने अब मेजा है।
- (ix) एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी को, फरवरी 2003, अगस्त 2003 और सितम्बर 2003 माहों के लिए तत्कालीन दरों के अनुसार भुगतान किया है।
- (x) जेएनपीटी कन्टेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या व्युत्क्रम (आईसीडी कन्टेनर्स केवल रु. 1300/- टीईयू रेल करते हैं) के लिए लागू मिश्रित प्रशुल्क के भाग के रूप में शिपिंग लाइनों से रु. 400/- 20 फीट कन्टेनर के लिए और रु. 600/- 40 फीट कन्टेनर के लिए वसूल रहा है और यदि जेएनपीटी, एनएसआईसीटी को 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 464/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 696/- की दर से समान सेवाओं के लिए भुगतान करे तो यह अत्यधिक अनुचित होगा।
- (xi) एनएसआईसीटी ने, नवम्बर 2000 से, शिपिंग लाइनों से, 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 464/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 696/- वसूल किए हैं जबकि उन्होंने जेएनपीटी द्वारा प्रचालित रेल लाइनों पर जेएनपीटी को 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- की दर से भुगतान किया है।
- (xii) आईसीडी प्रहस्तन हेतु 20 फीट और 40 फीट कन्टेनरों के लिए क्रमशः रु. 400/- और रु. 600/- वसूलने के लिए एनएसआईसीटी के साथ परस्पर सहमति से किया समझौता एनएसआईसीटी पर बाध्यकारी करवाना है। यह अनुचित होगा कि जेएनपीटी एनएसआईसीटी को उससे ज्यादा जितना वह, रेल लाइन 4 और 5 पर कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए शिपिंग लाइनों से वसूल करता है।
- (xiii) यदि टीएएमपी, एनएसआईसीटी को जेएनपीटी से 16% अधिक दरों पर वसूल करने की अनुमति देता भी है तो यह भविष्य में लागू होने चाहिए। ऐसे मामलों में, एनएसआईसीटी की लाइन सं. 4 और 5 पर प्रहस्तित जेएनपीटी के आईसीडी कन्टेनरों की मद में विभेदी प्रशुल्क जेएनपीटी द्वारा विभिन्न शिपिंग लाइनों से वसूल किए जाने की आवश्यकता है।

6.1 इसी प्रकार, संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार, एनएसआईसीटी को भी सलाह दी गई थी कि वह आईसीडी प्रहस्तन के लिए उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए व्यय अनुमान की व्याख्या करते हुए स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें और यह भी बताएं कि क्या रेल पर जेएनपीटी के कन्टेनरों के प्रहस्तन की मद में प्राप्तियों की गणना उस दर पर की गई थी जो एनएसआईसीटी द्वारा इस प्राधिकरण को प्रस्तुत उनके प्रशुल्क प्रस्ताव में, जो 7 नवम्बर 2000 के प्रशुल्क आदेश के माध्यम से निपटाया गया था, मांगी जा रही है।

6.2 एनएसआईसीटी ने निम्नलिखित बिन्दु प्रस्तुत किए :-

- (i) एनएसआईसीटी ने, राजस्व अनुमान प्रस्तुत करते हुए रखने / उठाने से और रेल हैड पर ढुलाई से पैदा होने वाले अतिरिक्त राजस्व पर भी विचार किया था।
- (ii) कन्टेनर किस्म और गतिविधि द्वारा राजस्व विश्लेषण को दर्शाते हुए, बढ़ाए बिना वित्तीय अनुमान 9 जुलाई 1999 को प्रस्तुत किए गए थे और यह वह आधार है जिस पर टीएएमपी ने विचार विमर्श किया और 15 नवम्बर 2000 से प्रभावी, एनएसआईसीटी के संशोधित प्रशुल्क का आदेश पारित किया था।

7. जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास ने बाद में निम्नलिखित अतिरिक्त टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं :-

- (i) एनएसआईसीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क ट्रक से रेल प्लैट और व्युत्क्रम में आईसीडी रेल प्रहस्तन के लिए कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। अनुमोदित दरें पूरे आईसीडी प्रचालन के लिए, 20 फीट कन्टेनर हेतु रु. 1508/- और 40 फीट कन्टेनर हेतु रु. 2262/- हैं, जिसमें निर्यात कन्टेनरों के लिए रेल प्लैट से ट्रक तक, और ट्रक से यार्ड तक एवं आयात कन्टेनरों के मामले में उल्टे क्रम में ढुलाई शामिल है। यह समेकित दर एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में "केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक / रेल से यार्ड तक" वर्णित है।
- (ii) एनएसआईसीटी द्वारा, टीएएमपी को प्रशुल्क संशोधन के लिए अपने आवेदन के एक भाग के रूप में प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार "रेल प्लैट से ट्रक तक और या व्युत्क्रम में" आईसीडी रेल प्रहस्तन के लिए कोई अलग आय नहीं दर्शाई गई है।
- (iii) टीएएमपी ने न तो जेएनपीटी के लिए और न ही एनएसआईसीटी के लिए "रेल प्लैट से ट्रक तक और व्युत्क्रम में" गतिविधि के लिए अलग से कोई प्रशुल्क अधिसूचित किया गया।
- (iv) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में "यार्ड से ट्रक / ट्रक से यार्ड" गतिविधि के लिए अनुमोदित दर 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 464/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 696/- विनिर्दिष्ट की गई है। यह दर "रेल प्लैट से ट्रक या व्युत्क्रम" गतिविधि पर लागू नहीं है।
- (v) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा, एक दूसरे की ओर से उनके द्वारा प्रहस्तित आईसीडी बॉक्सों हेतु, "रेल प्लैट से ट्रक या व्युत्क्रम" गतिविधि के लिए परस्पर सहमत दर 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- लगाई जानी चाहिए।
- (vi) प्राधिकरण वर्तमान परस्पर सहमत दरों, 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- हेतु सहमति व्यक्त करे।

8. उसी समय, मुंबई और न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा) ने, अनुरोध किया है कि एनएसआईसीटी के आवेदन पर प्रयोक्ताओं से परामर्श करने के बाद ही विचार किया जाए क्योंकि यदि एनएसआईसीटी का दावा इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया जाता है तो प्रयोक्ता जेएनपीटी को अधिक भुगतान करने के लिए बाध्य होंगे।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :
- (i) यह प्रकरण, जेएनपीटी द्वारा प्रासंगिक सेवाएं लेने पर कथित रूप से जेएनपीटी हेतु दरमान से ली गई दर लागू करने के बारे में एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए संदर्भ के आधार पर आरम्भ किया गया है । जैसाकि एनएसआईसीटी ने बताया है । यह संदर्भ एक पत्तन प्रचालन के लिए है और इसको व्यक्तिगत पक्षों की ओर से अम्यावेदन नहीं माना जा सकता है ।
 - (ii) एनएसआईसीटी का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 7 नवम्बर 2000 द्वारा अनुमानित लागत के विश्लेषण और एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2000-01 और 2001-02 की वित्तीय स्थिति के आधार पर निर्धारित किया गया था । अपनाए गए दो वर्ष के आम प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुपालन करते हुए, एनएसआईसीटी के तत्कालीन प्रशुल्क की नवम्बर 2002 में समीक्षा की जानी थी । एनएसआईसीटी ने इस विषय में कोई प्रतिवाद नहीं दिखाया है । इस मामले को हमने पोत परिवहन मंत्रालय के पास उनके निदेशार्थ भेज दिया है । इस पृष्ठभूमि में, एनएसआईसीटी द्वारा अपने दरमान के बारे में जिसकी आरम्भिक वैधता समाप्त हो गई है दिए गए संदर्भ पर विचार करते हुए, कथित दरमान को जारी रखने के प्रति इस प्राधिकरण का प्रासंगिक अनुमोदन सुनिश्चित नहीं माना जा सकता है । यह प्रकरण एनएसआईसीटी द्वारा अभी किए गए संदर्भ तक सीमित है ।
 - (iii) एनएसआईसीटी द्वारा किए गए संदर्भ पर कोई निर्णय लेने से पहले विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं से परामर्श करने का मानसा का अनुरोध बहुत प्रासंगिक नहीं जान पड़ता है । यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने, नवम्बर 2000 में एनएसआईसीटी के संशोधित दरमान को निर्धारित करने से पहले सभी संबंधित प्रयोक्ताओं से परामर्श किया गया था । अब सीमित मामला यह है कि क्या संशोधित दरमान पर आधारित दर जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच लेन-देन को संचालित करेगी । तर्क के प्रयोजन से, यदि एनएसआईसीटी की अवधारणा को इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया जाता है तो जेएनपीटी, एनएसआईसीटी को उससे ज्यादा भुगतान करने को बाध्य होगा जो आज भुगतान किया जा रहा है । यदि जेएनपीटी यह अतिरिक्त लागत अपने प्रयोक्ताओं से वसूलने का निर्णय ले तो, जेएनपीटी के वर्तमान प्रशुल्क को समायोजित करने की आवश्यकता है, जो एक अलग प्रशुल्क मामला बन जाएगा । यदि जेएनपीटी ऐसा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत करता है तो इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए सभी प्रयोक्ताओं से परामर्श किया जाएगा । वर्तमान प्रकरण के प्रयोजन से, जेएनपीटी ही एकमात्र प्रासंगिक पक्ष है और उससे परामर्श किया गया है ।
 - (iv) संदर्भित प्रचालन, रेल यार्ड में आईसीडी कन्टेनरों का प्रहस्तन है । जेएनपीटी ने जोर देकर कहा है कि न तो जेएनपीटी के दरमान में और न ही एनएसआईसीटी के दरमान में, "रेल प्लेट से ट्रक या व्युत्क्रम" गतिविधि के लिए कोई अलग दर अधिसूचित की गई है । यद्यपि एनएसआईसीटी ने तर्क दिया है कि इसके दरमान में "ट्रक से यार्ड तक" के लिए निर्धारित दर रेल यार्ड में प्रचालन पर भी लागू है, वह यह नहीं दिखा सका कि उसके दरमान में संदर्भित प्रचालन के लिए कोई अलग दर निर्धारित की गई है । यह एक तथ्य है कि एनएसआईसीटी के दरमान में आईसीडी कन्टेनरों के लिए निर्धारित दर उस मिश्रित सेवा के लिए है जिसमें कन्टेनर यार्ड से रेल तक / रेल से कन्टेनर यार्ड तक के प्रचालन समाहित हैं । यह भी सच है कि दरमान में यार्ड से ट्रक / ट्रक से यार्ड के लिए एक अलग दर उपलब्ध है किन्तु यह दर आईसीडी कन्टेनरों पर लागू करने के लिए निर्धारित नहीं है । हर हाल में, एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों यह मान चुके हैं कि रेल यार्ड में आईसीडी प्रहस्तन के लिए दर व्युत्पन्न दर है । एनएसआईसीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है कि टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क विशिष्ट उपकरण नहीं है । एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क प्रयुक्त उपकरण के प्रति किसी विशिष्ट संदर्भ के बिना, विभिन्न गतिविधियों के लिए निर्धारित किया गया है । किन्तु इस बात को भी स्वीकार किया जाना चाहिए कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालन में लगाए जाने वाले उपकरण की पूंजी लागत और प्रचालनीय लागत के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण किया गया था । इस प्रकार, लगाए जाने वाले उपकरण की किस्म लागत अवयव को प्रभावित करेगी और तदनुसार प्रशुल्क को प्रभावित करेगा । वास्तव में, जब-जब विभिन्न पत्तन विभिन्न प्रकार / उच्चतर क्षमता के उपकरणों को प्रतिस्थापित करते हैं, तब-तब यह प्राधिकरण विभिन्न पत्तन न्यासों पर प्रहस्तन प्रमारों / मांडा प्रमारों में संशोधन करता रहा है ।
- चाहे जो हो, यह बहुत स्पष्ट है कि रेल यार्ड में आईसीडी कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा एनएसआईसीटी के दरमान में कोई अलग दर निर्धारित नहीं की गई है ।
- (v) अगला प्रश्न यह उठता है कि एनएसआईसीटी द्वारा इस आशय के लिए व्युत्पन्न दर या जेएनपीटी द्वारा व्युत्पन्न दर युक्तिसंगत है और यदि है तो क्या उसकी अब पुष्टि की जा सकती है । एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि उसने जुलाई 1999 में कन्टेनर किस्म और गतिविधि के द्वारा राजस्व विश्लेषण प्रस्तुत किया था । हमारा अभिलेख दिखाता है कि वह प्रक्रिया जिसकी परिणति नवम्बर 2000 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क के संशोधन में हुई थी, मार्च 2000 में तब आरम्भ हुई थी जब एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क में संशोधन के लिए आवेदन किया था । ऐसी स्थिति में, एनएसआईसीटी का यह कहना कि उसने जुलाई 1999 में पत्र लिखा था, ठीक नहीं जान पड़ता है । अपने प्रस्ताव के साथ एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात अनुमान में पोत से यार्ड / यार्ड से रेल कन्टेनर्स का अनुमान ही शामिल था । इसने जेएनपीटी की ओर से प्रहस्तन किए जाने वाले आईसीडी कन्टेनरों का अलग यातायात पूर्वानुमान और आय-पूर्वानुमान प्रस्तुत नहीं किया था । इसके अलावा, यह आकलन करने के लिए कि क्या अलग-अलग गतिविधियों के लिए दरें लागत-आधारित थीं, इसने उप-गतिविधिवार कोई लागत प्रस्तुत नहीं की थी । प्रशुल्क में 16% की सामान्य वृद्धि, टर्मिनल की समग्र रूप से लागत / वित्तीय स्थिति के आधार पर अनुमत की गई थी, न कि अलग-अलग उप-गतिविधिवार लागत के किसी विश्लेषण के आधार पर । चूंकि सभी समाहित सेवाएं एनएसआईसीटी द्वारा प्रदत्त थीं, विभिन्न उप-गतिविधियों को समेटे हुए मिश्रित दर का निर्धारण पूरी तरह से अन्यायपूर्ण नहीं पाया गया । तथापि संदर्भित प्रचालन में, कन्टेनरों के प्रचालन का आरम्भिक भाग रेल यार्ड में एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित होता है और मिश्रित सेवा का शेष भाग जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त होता है । प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से, वे पूरे प्रचालन के लिए जेएनपीटी को भुगतान करते हैं । ऐसे मामले में, उप-गतिविधिवार लागत का महत्व बढ़ जाता है । विवादित व्युत्पन्न दर के औचित्य को सिद्ध करने के लिए न तो जेएनपीटी ने और न ही एनएसआईसीटी ने उस तरह का

विवरण प्रस्तुत किया है। इस पृष्ठभूमि में, यह प्राधिकरण व्युत्पन्न दर के औचित्य का आकलन करने की स्थिति में नहीं है, इसलिए उससे सहमत है।

- (vi) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में पोतान्तरण कन्टेनरों के अन्तःटर्मिनल प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करने के बारे में आदेश द्वारा संदर्भ देते हुए एनएसआईसीटी ने तर्क दिया था कि इस प्राधिकरण ने पहले ही यह सिद्धांत स्वीकार कर लिया है कि समान गतिविधि के लिए एनएसआईसीटी का प्रशुल्क, जेएनपीटी के प्रशुल्क से अधिक होगा। यह सत्य है कि उस प्रकरण में, संयुक्त प्रचालन हेतु, जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित की गई थीं। इसके अलावा, वह प्रकरण तात्कालिक प्रकरण से थोड़ा अलग था क्योंकि प्रासंगिक पोतान्तरण कन्टेनरों के मामले में मूल रूप से समाहित मिश्रित सेवाओं के अतिरिक्त टर्मिनल प्रचालकों द्वारा कुछ अतिरिक्त सेवाएं भी प्रदान की जानी थीं। बाद में विकसित संयुक्त प्रचालन कार्यविधि के कारण यदि मिश्रित सेवा के लिए वर्तमान प्रशुल्क को बांटा जाना है तो इस प्रकार के बंटवारे को मिन्न - मिन्न टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रदत्त सेवाओं की मात्रा के अनुपात में होना चाहिए। इस संदर्भ में, रेल यार्ड में एनएसआईसीटी की ओर से जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तित आईसीडी बॉक्सों के मामले में एनएसआईसीटी द्वारा दरमान के अनुसार ऊंची मिश्रित बॉक्स दर वसूलने के बारे में जेएनपीटी द्वारा दिए गए तर्क को हल्के से एक तरफ नहीं सरकाया जा सकता। इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर प्रमुख रूप से ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है और इसे इस आधार पर लक्षित नहीं रखा जा सकता कि यह कार्यवाही केवल, एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए प्रश्न पर स्पष्टीकरण प्रदान करने से ही संबंधित है।
- (vii) परस्पर समझौते के बारे में जेएनपीटी के दावे को एनएसआईसीटी द्वारा पूरी तरह से खारिज किया गया है। जेएनपीटी साक्ष्य रूप से ऐसा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर पाया जिससे पता चले कि कोई लिखित परस्पर समझौता मौजूद है। किन्तु उसने एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए बिलों की प्रतियां यह दिखाने के लिए प्रस्तुत की हैं कि हालांकि एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में 16% की वृद्धि नवम्बर 2000 में ही अनुमत कर दी गई थी, जेएनपीटी को एनएसआईसीटी द्वारा मूल स्तर पर बिल सितम्बर 2002 तक प्रस्तुत किए जाते रहे। तथापि एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि यह चूंकि लिपिकीय लापरवाही के कारण हुई है और उसने बकाया राशि के लिए अपनी मांग प्रस्तुत कर दी है। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों के द्वारा की गई कार्यवाई ग्रामक संकेत देती है और निष्कर्षतः न तो सिद्ध करती है या गलत सिद्ध करती है कि उनके बीच कोई परस्पर सहमति। व्यवस्था मौजूद थी।
- (viii) जेएनपीटी ने कहा है कि परस्पर सहमत दर सक्षम प्राधिकारी की अनुमति से लागू की गई है। पत्तन प्रशुल्क संबंधी मामलों में सक्षम प्राधिकारी टीएएमपी ही है। संदर्भित दरों को आरम्भ करने से पहले, जेएनपीटी द्वारा इस प्राधिकरण से कोई अनुमोदन नहीं मांगा गया था। हम नहीं जानते कि जेएनपीटी जैसे सांविधिक प्राधिकरण ने, कोई नई दर लागू करने से पहले, फिर चाहे वह एक व्युत्पन्न दर हो, आनुषंगिक संविधि में निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था का पालन क्यों नहीं किया। वास्तव में, जब दो प्रभावशाली सेवा प्रदाता परस्पर कोई समझौता करते हैं और परिणामरूप में लागत-प्रभाव प्रशुल्कों के माध्यम से प्रयोक्ता पर डाल देते हैं तो यह व्यापक रूप से विनियमन सरोकार का विषय बन जाता है। जेएनपीटी ने सतही तौर पर इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह वर्तमान परस्पर सहमत दर पर अपनी सम्मति व्यक्त कर दे। इस विश्लेषण में वर्णित कारणों से, किसी भी पक्ष की ओर से प्रदत्त औचित्य के अभाव में इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (ix) दोनों पक्षों द्वारा उल्लेख कि गए निन्दुओं के ऐसा लगता है कि, चूंकि कॉन्कोर ने, कथित रूप से, समर्पित (एक ही पक्ष की) रेल गाड़ियाँ उपलब्ध करवाने में अपनी असमर्थता व्यक्त कर दी है, रेल यार्ड में संयुक्त प्रचालन एक नियमित गतिविधि है। इस प्रकरण में जैसाकि ऊपर वर्णन किया गया है, उभरी स्थिति की दृष्टि से रेल यार्ड में आईसीडी कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि की दर निर्धारित करने और उसके अनुकूल समेकित बॉक्स दर समायोजित करने के लिए अपने-अपने प्रस्ताव तैयार करने की दिशा में तुरंत कार्यवाई करना दोनों टर्मिनलों के लिए मुनासिब होगा। यहाँ यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि प्रस्तावित दरें सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से न्यायोचित होनी चाहिए।

10.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी रेल साइड आईसीडी सुविधाओं में जेएनपीटी के लिए उनके द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए उनके द्वारा व्युत्पन्न दरों के बारे में एनएसआईसीटी की अवधारणा की पुष्टि करने की स्थिति में नहीं है।

10.2. एनएसआईसीटी और जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वे आईसीडी कन्टेनरों के लिए बॉक्स दरों में समुचित समायोजन सहित, रेल यार्ड में प्रचालन हेतु अलग दर निर्धारित करने के लिए अपना-अपना प्रस्ताव लेकर आए।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन सं./III/IV/143/03/अस।]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th January, 2004

No. TAMP/74/2003-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the reference made by the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) regarding payment of dues by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for the containers handled by NSICT for JNPT at the NSICT railside ICD facilities as in the order appended hereto.

SCHEDULE**No. TAMP/74/2003-JNPT**

The Nhava Sheva International Container
Terminal Pvt. Ltd. (NSICT)

--- Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of January 2004)

This case relates to a reference made by Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) regarding payment of dues by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for the containers handled by NSICT for JNPT at the NSICT railside ICD facilities.

2. The main points made by the NSICT are as follows:
- (i). TAMP has revised NSICT tariff by approximately 16% upwards vide its order dated 7 November 2000.
 - (ii). We bill the JNPT at the revised tariffs in the same way as we bill the shipping lines.
 - (iii). JNPT contests that the NSICT rates do not apply to the boxes handled by NSICT on behalf of Jawaharlal Nehru Port Trust.
 - (iv). Revised tariffs approved by TAMP for NSICT applies to all our customers including JNPT boxes.

2.2. The NSICT has requested this Authority to confirm their interpretation.

3. A copy of the reference received from NSICT was forwarded to the JNPT for its comments. The comments of the JNPT thereon was forwarded to the NSICT as feed back information. The comments of JNPT and the further response of the NSICT on the comments of the JNPT are tabulated below:

JNPT	NSICT
1. The commencement of terminal operation by NSICT was from April 1999 and joint ICD operation of NSICT/JNPT from the beginning has been started in respect of trains discharging/loading. Both the terminals handle ICD containers (Inbound as well as Out bound) belonging to each other at their rail sidings when a train is placed.	Agreed.
2. Presently JNPT is having 6 rail tracks for ICD handling, out of which 1,2,6 and 8 are being handled by JNPT and rail track No.4 and 5 are being used by NSICT.	Agreed.
3. Train from any ICD destination carrying inbound containers for JNP/NSICT is placed on the available tracks. When a train is placed at NSICT carrying export container for both the terminals, such export containers are discharged from the rakes by the RMGCs deployed by NSICT and the containers unloaded by the equipment are placed on Tractor Trailers deployed by NSICT/JNPT for transportation of containers belonging to respective terminals. Similarly for loading of trains, containers are fed by the respective terminals using their Tractor-Trailers up to the railhead, which are subsequently loaded on to the trains by using NSICT equipments. The process is reverse when a train is placed at JNPT. This practice has been followed for optimum use of railway tracks and rolling stocks.	Agreed.

JNPT	NSICT
<p>4. There is no specific provision available in the Port tariff for charging lift-on / lift-off activities carried out by RMGC/Reach Stackers. Hence to tide over the situation and also to honour the commitment for fast movement of ICD containers, the existing arrangement has been made on a fixed derived charge of Rs.400/- for 20' container and Rs.600/- for 40' container on a mutually agreed basis. It is also relevant to indicate that barring the initial period, JNPT has been handling more containers of NSICT on JNPT rail tracks. Even though, after the tariff revision, NSICT has been charging 16% more in respect of NSICT containers handled at both the terminal/tracks, the same has not been passed on to JNPT for containers handled at JNPT tracks. Giving an extra benefit to NSICT in respect of JNPT containers handled at their tracks without any additional service being rendered by them does not arise.</p>	<p>4. (i). It is correct that the joint handling of mixed trains commenced in 1999. Before November 2000 the tariffs of NSICT and JNPT were same and there was no question of any mutual agreement for settlement of dues of each other. The tariff considered for the activity was based on Section 1 – D (Truck to yard / Yard to truck, which in effect is lift on / lift off activity) of the schedule of rates specified under TAMP notification for NSICT tariff dated 18 December 1998 which was Rs.400 for 20' container and Rs.600 for 40' container and identical for NSICT and JNPT both. The issue has become relevant only since November 2000 when the tariff increase was granted to NSICT of 16%.</p> <p>(ii). We do not agree that there is no specific tariff for lift-on / lift-off activities carried out by RMGC / Reachstaker. The tariff set up by TAMP is not equipment specific. For example, ship to yard to ship could be done by Quay crane, Mobile Gottwald cranes, Straddle carrier, etc. These equipment are not specified in the tariff. The tariff for truck to yard considered by us is basically the lift on / lift off charge using any equipment</p> <p>(iii). The revised tariff effective 15 November 2000 for Section 1 – D (Truck to yard and Yard to truck which in effect is lift on / lift of activity) for NSICT is revised from Rs.400 to Rs.464 and Rs.600 to Rs.696 for 20' and 40' containers respectively. Hence the demand for differential charges of 16% for boxes handled by NSICT is as per TAMP order.</p> <p>(iv). TAMP has vide notification no. 19 February 2002 regarding the joint handling of transshipment boxes by NSICT and JNPT have already accepted the principle that tariff of NSICT for similar activity will be higher than JNPT. Even for the vessels handled by NSICT on behalf of JNPT in August 2001, we have invoiced JNPT with NSICT tariff and are still awaiting payment. Thus it is obvious that we have never agreed to charge JNPT at their rates for the services rendered by NSICT.</p> <p>(v). There is no question of passing on extra tariff earned by NSICT to JNPT as the NSICT tariff is set up higher after considering all the factors. If and when JNPT tariff is revised, we would gladly pay at the approved rates.</p>
<p>5. Since these charges of Rs.400/- for 20' and Rs.600/- for 40' containers are fixed based on a mutual agreement basis for same type of movements to be undertaken by both the terminals, the question additional payment of 16% is not at all relevant. Accordingly, it was informed to NSICT that the request of additional payment of 16% in respect of NSICT containers is not acceptable to JNPT.</p>	<p>5. We do not agree that the prices were set up on mutual agreement. In spite of our repeated reminders, JNPT has failed to produce any document to the effect that there is a separate agreement between the parties, on charging at lower rates.</p>

JNPT	NSICT
6. Since JNPT has entered into an agreement with NSICT for establishing a separate container terminal by providing all infrastructure facilities, the treatment of NSICT towards JNPT on the same line of terminal-user relationship pattern is not appreciable. This point may kindly be taken into account while taking decision in this regard.	6. The argument of JNPT that NSICT's tariff should not apply to JNPT since JNPT is the licensee is incorrect. In our opinion the TAMP tariff is applicable to all the users of the service including the Ports, which is strictly the matter under review and clarification with TAMP.

4. A joint hearing in this case was held on 24 November 2003 at the office of the Authority. At the joint hearing, the following submissions were made.

Nhava Sheva International Container Terminal

- (i). We bill JNPT for ICD handling as per approved tariff. We charge JNPT as per truck / yard rate.
- (ii). JNPT is also bound by SOR notified by TAMP.
- (iii). We know TAMP cannot adjudicate on individual representations. That is why we have sought clarification.
- (iv). Whether the box is for NSICT or JNPT is not relevant. In a mixed train, we handle JNPT boxes also. Our cost of handling would not change. Therefore, JNPT should pay them the same tariff.
- (v). We have no mutual agreement with JNPT on the rate to be charged for this operation.
- (vi). Not claiming at a higher rate till Oct 2002 is a clerical error. We have our claim placed before JNPT. Since October 2002 we have sent supplementary bill based on 464/-.

Jawaharlal Nehru Port Trust

- (i). JNPT /NSICT does billing based on excess containers. When NSICT bills on excess containers, Rs.400/- per TEU was charged by them till October 2002.
- (ii). We charge users Rs.400/- as per our SOR. How can we pay Rs.464/- to NSICT for the same box?
- (iii). Let JNPT recover from customers and likewise NSICT recover directly for ICD operation irrespective of terminal to / from which the containers are booked.

5.1. As decided at the joint hearing, the JNPT was advised to submit written submission on the following points:

- (i). Confirmation whether the rate for operation yard to truck / truck to yard is only for lift on / lift of.
- (ii). Chronological details of billing for ICD handling between NSICT and JNPT. This should, inter alia, contain the number of containers handled by JNPT and NSICT for each other and the unit rate claimed and details regarding actual claim made by NSICT at higher rates.

5.2 In response, the JNPT has furnished the following details:

- (i). CONCOR brings mixed rakes to JN Port Trust. The activity of handling ICD containers by the JNPT and NSICT on behalf of each other is in existence since April 1999.
- (ii). NSICT made its first claim in January 2000 for handling ICD boxes of JNPT on NSICT rail lines 4 & 5 as per JNPT tariff for the period April 1999 to December 1999.

- (iii). With the approval of the competent authority, a mutual agreement came into force and accordingly it was decided to charge Rs.400/- for 20' containers and Rs.600 for 40' containers by NSICT and JNPT for the boxes handled at their respective rail lines.
- (iv). The tariff for providing the service at JNPT and NSICT was identical till October 2000. TAMP notified in November 2000 a separate tariff for NSICT with 16% increase as compared to JNPT tariff. Accordingly, the lift on / lift off rates as per NSICT tariff for ICD handling became applicable at the rate of Rs.464/- for 20 containers and Rs.696 for 40 containers.
- (v). NSICT paid for all bills raised by JNPT for handling ICD containers from April 1999 to October 2002 without adjustments for increased tariff. The NSICT paid for bills raised by JNPT for handling ICD containers from November 2002 to October 2003 after withholding amount towards differential tariff. This unilateral adjustment is without the consent of JNPT. The withheld amount is Rs.40.40 lakhs.
- (vi). NSICT raised the dispute for first time only in October 2002. It has also raised a debit note for Rs.23.54 lakh towards 16% differential tariff for the period April 2001 to September 2002.
- (vii). The dispute is against the spirit of agreement and 16% increase sought is not acceptable to JNPT. NSICT has been requested to take up the matter with CONCOR for replacement of dedicated rakes. NSICT has stated that it would charge JNPT at 16% higher rates as per their tariff and JNPT might advise CONCOR not to place boxes pertaining to JNPT at NSICT. CONCOR has expressed in various forums that it would be difficult for them to place dedicated trains.
- (viii). The agreement which was in force can be revised only with the consent of both the parties. There is no revised agreement yet in force to accommodate 16% increase. The fact that NSICT has continued to handle JNPT boxes confirms that they have not terminated the agreement. Even if they wanted to charge JNPT 16% higher rates they would have referred the matter to TAMP in October 2002, which they have referred now.
- (ix). The NSICT has made payments to JNPT as per the existing rates for the months of February 2003, August 2003 and September 2003.
- (x). JNPT is recovering from shipping lines at Rs.400 for 20' container and Rs.600 for 40' containers as part of composite tariff applicable for "from Container yard to railway flat or vice versa (ICD containers rail only Rs.1300 TEU), and it will be highly unfair if JNPT has to pay NSICT at Rs.464 for 20' containers and Rs.696 for 40' containers for similar services rendered.
- (xi). The NSICT has charged from shipping lines at Rs.464 for 20' container and Rs.696 for 40' container since November 2000 whereas they have paid JNPT at Rs.400 and Rs.600 for 20' & 40' containers respectively on rail lines operated by JNPT.
- (xii). The mutually agreed arrangement to charge at Rs.400 and Rs.600 for 20' & 40' container respectively for ICD handling is to be made binding on NSICT. It would be unfair for JNPT to pay NSICT more than what JNPT recovers from Shipping lines for boxes handled at rail lines 4 & 5.
- (xiii). If TAMP allows NSICT to charge 16% more from JNPT as per NSICT tariff, it may be allowed only with prospective effect. In such case, the differential tariff on account of ICD containers pertaining to JNPT handled on NSICT line No: 4 & 5 needs to be recovered by JNPT from respective shipping lines.

6.1 Likewise, the NSICT, as decided at the joint hearing, was advised to furnish clarification explaining the estimates for ICD handling furnished by them and whether receipts on account of handling of JNPT containers on rail was calculated at the rate now being claimed by the NSICT in their tariff proposal submitted to this Authority which was disposed of through the tariff order dated 7 November 2000.

6.2. The NSICT has made the following points:

- (i). NSICT had considered additional revenue arising from lift on / lift off and transportation at rail head while submitting the revenue projections.
- (ii). The unescalated financial projections indicating the revenue analysis by container type and activity were submitted on 9 July 1999 and this is the basis on which TAMP deliberated and passed the order for revised tariff of NSICT, effective from 15 November 2000.

7. The Jawaharlal Nehru Port Trust has subsequently furnished the following additional comments:

- (i). In the approved tariff of the NSICT no rate has been specified for ICD rail handling from truck to rail flat or vice versa. The approved rate is for total ICD operation consisting of the rail flat to truck, transportation up to yard and truck to yard for export containers and vice versa for import containers at Rs.1508 for 20' container and Rs.2262 for 40' container. This consolidated rate is described in the NSICT tariff as 'yard to rail / rail to yard for ICDs only.'
- (ii). As per the cost statements submitted by NSICT, as a part of their application to TAMP for tariff revision, there is no separate income indicated for ICD rail handling for 'rail flat to truck or vice versa.'
- (iii). No tariff has been separately notified by TAMP either for JNPT or for NSICT for the activity 'rail flat to truck or vice versa.'
- (iv). The approved rate specified in NSICT tariff for the activity 'yard to truck / truck to yard' is Rs.464/- for 20' container and Rs.696 for 40' container. This rate is not applicable for the activity 'rail flat to truck or vice versa.'
- (v). The mutually agreed rate of Rs.400 for 20' container and Rs.600 for 40' container for the activity 'rail flat to truck or vice versa' should be levied by JNPT and NSICT for the ICD boxes handled by them on behalf of each other.
- (vi). The Authority may kindly concur with the existing mutually agreed rates of Rs.400/- for 20' container and Rs.600 for 40' container.

8. In the meanwhile, the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents' Association (MANSA) has requested to consider the application of NSICT only after consulting the users since users will have to pay more to JNPT if NSICT's claim is admitted by this Authority.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This case is initiated based on a reference made by the NSICT about the applicability of a rate reportedly derived from its Scale of Rates to JNPT when the relevant service is availed by JNPT. As explained by the NSICT, this reference is from a port operator and cannot be treated as representation from individual parties.
- (ii). The existing Scale of Rates of the NSICT was fixed by this Authority vide its Order dated 7 November 2000 relying on an analysis of the estimated cost and financial position for the year 2000-01 and 2001-02 as represented by the NSICT. Following the usual tariff validity cycle of two years adopted, the existing tariff at the NSICT had fallen due for review in November 2002. NSICT has not responded in this regard so far. In this backdrop, considering the reference made by the NSICT about its Scale of Rates which has lost its initial validity, cannot be taken to be an incidental approval of this Authority to the continuance of the said Scale of Rates. This case is limited to the reference now made by the NSICT.

- (iii). The request of MANSA to consult various port users before deciding the reference made by the NSICT does not appear very relevant. It is relevant here to mention that all concerned users were consulted by this Authority before prescribing the revised Scale of Rates of NSICT in November 2000. The limited issue now is whether a rate derived based on the revised Scale of Rates will govern the transaction between JNPT and NSICT. For argument sake, if the contention of the NSICT is accepted by this Authority, the JNPT may have to pay to NSICT more than what is being paid now. If JNPT decides to recover such additional costs from its users, the existing tariff of JNPT needs to be adjusted which will be a separate tariff case. If such a proposal is submitted by JNPT then all users will be consulted following the usual consultation process adopted by this Authority. For the purpose of present case, the JNPT is the only relevant party and they have been consulted.
- (iv). The operation in reference is handling of ICD containers at the rail yard. The JNPT has emphatically pointed out that no separate rate has been notified either in JNPT Scale of Rate or NSICT Scale of Rate for the activity 'rail flat to truck or vice versa'. Even though the NSICT has argued that rate prescribed in its Scale of Rate for 'truck to yard' is applicable for the operation at the rail yard, it could not show that a separate rate for the operation in reference is prescribed in the Scale of Rates. It is a fact that the rate for ICD containers prescribed in the NSICT Scale of Rate is for a composite service covering the operations from container yard to rail / rail to container yard. It is also true that a separate rate for yard to truck / truck to yard is available in the SOR but the rate is not prescribed to be applicable for ICD containers. In any case, both NSICT and JNPT have conceded that the rate for ICD container handling at the rail yard is a derived one.

The NSICT has correctly pointed out that tariff prescribed by TAMP is not equipment specific. The tariff at the NSICT are prescribed for different activities without any explicit reference to the equipment used. But, it has to be recognized that the capital and operation cost of the equipment envisaged to be deployed in operation by the NSICT had formed the basis for prescribing the tariff. As such, the type of equipment deployed will influence the cost factor and, hence, the tariff. As a matter of fact, this Authority has been revising handling charges / hire charges at different port trusts when the port trusts replace equipment of different nature / higher capacity.

Be that as it may, it is very clear that no separate rate for handling of ICD containers at the rail yard is prescribed by this Authority in the Scale of Rate of NSICT.

- (v). The next question arises is whether the rate derived by NSICT, or for that matter JNPT, is reasonable and if so, whether it can be ratified now. The NSICT has indicated that it has furnished revenue analysis by container type and activity in July 1999. Our records show that the proceedings which culminated in revision of NSICT tariff in November 2000 was initiated in March 2000 when the NSICT filed its application for tariff revision. That being so, reference made by the NSICT to a communication stated to have been sent in July 1999 does not appear correct. The traffic forecast furnished by the NSICT alongwith its proposal included only an estimate of ship to yard / yard to rail containers. It did not furnish separately the traffic forecast and, hence, income forecast of ICD containers expected to be handled by it on behalf of JNPT. Further, there was no sub-activity wise costing furnished at that time to assess whether rates for individual activities were cost based. The general increase of 16% in tariff was allowed based on the cost / financial position for the terminal as a whole and not based on any analysis of individual sub-activity-wise costing. Since all the services envisaged were provided by the NSICT, prescription of composite rate covering various sub-activities was not found totally unjustified. Nevertheless, in the operation in reference, containers are partly handled by NSICT at the rail yard and the balance of the composite service is provided by JNPT. From the point of view of users, they pay to the JNPT for the entire operation. In such a case, sub-activity wise costing assumes significance. No such detail is furnished by JNPT and NSICT to justify the derived rate in question. In this backdrop, this Authority is not in a position to assess the reasonableness of the derived rate and, therefore, agree to that.

- (vi). Referring to an Order about fixing charges for inter terminal handling of the transshipment containers at JNPT and NSICT, the NSICT has argued that this Authority has already accepted the principle that tariff of NSICT for similar activity will be higher than the JNPT. It is true that separate rates for JNPT and NSICT for a joint operation were prescribed in that case. Further, that case was slightly different from the instant one because some extra services were to be performed by the terminal operators in addition to the composite services originally envisaged in case of the relevant transshipment containers. If an existing tariff for a composite service is to be split due to joint operation methodology evolved subsequently, then such a bifurcation should be made commensurate with the extent of services provided by the respective terminal operators. In this context, the argument made by JNPT about NSICT collecting higher composite box rate as per its Scale of Rates even in case of ICD boxes handled by JNPT on behalf of NSICT at the rail yard cannot be brushed aside lightly. This important issue needs to be frontally addressed and cannot be kept pending to be sorted out later on the ground that this proceedings relate only to offer clarification on the question raised by NSICT.
- (vii). The JNPT's claim of mutual agreement has been totally refuted by the NSICT. The JNPT could not provide any evidence to show that a written mutual agreement exists. But, it has produced copies of the bills raised by the NSICT to show that billing continued at the original level upto September 2002 even though the tariff increase of 16% was allowed to NSICT in November 2000. The NSICT has, however, pointed out that it was a lapse due to the clerical error and it has already raised its demand for arrears. The actions taken by both NSICT and JNPT give only confusing signals and do not prove or disprove conclusively whether any mutual arrangement existed between them.
- (viii). The JNPT has mentioned that the mutually agreed rate has been introduced with the approval of the competent authority. In the matter relating to port tariff, the competent authority is TAMP. No approval of this Authority has been sought by the JNPT before introducing the rate in reference. We do not know why a Statutory Authority like JNPT has not followed the tariff setting arrangement prescribed in the relevant Statute before introducing any new rate even if such rate is a derived one. As a matter of fact, it is of great regulatory concern when two dominant service providers enter into an agreement among themselves and pass on the resultant cost effect through tariff to their users. The JNPT has casually requested this Authority to concur with the existing mutually agreed rates. For the reasons explained in this analysis, this request cannot be accepted in the absence of any justification provided by either side.
- (ix). From the points made by both the parties, it appears that joint operation at rail yard may be a regular feature since CONCOR has reportedly expressed its inability to place dedicated trains. In view of the position emerging in this case as explained above, it is appropriate for both the terminals to take immediate action to formulate their proposals for prescribing rate for ICD containers handling activity at the rail yard and adjust the consolidated box rate suitably. It is needless to mention that the proposed rates should be justified with reference to cost of providing the service.

10. 1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority is not in a position to confirm the contention of the NSICT about the rate derived by them for the containers handled by them for JNPT at the NSICT railside ICD facilities

10.2. The NSICT and JNPT are advised to come up with their proposals for fixing separate rate for the operation at the rail yard with suitable adjustments in the box rates for ICD containers.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT./III/IV/143/03/Exty.]